DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 6. **Poznań, dnia 2. marca** **1927.**

Treść:

Sprawy ogólno-administracyjne.

44. Bilety bezpłatne na koleje niemieckie dla etatowych pracowników kolejowych i członków ich rodzin.

Do wszystkich Oddziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, stacji Zbąszyń i Rawicz, oraz wszystkim pracownikom do wiadomości.

IV/1 - 9311/27 z dnia 24. 2. 27.
IV. I Pr.

W ślad za rozporządzeniem ogłoszonem pod powyższym tytułem w Dzienniku Zarządzeń Nr. 4. poz. 34 z r. b., Dyrekcja K. P. podaje szczegóły manipulacji przy wyjednywaniu biletów niemieckich na podstawie pisma polecającego.

Do wystawiania i podpisywania takich pism polecających dla pracowników **samych**, Dyrekcja K. P. upoważniła pp. Naczelników Oddziałów i Naczelnika Biura Rozrachunków w Bydgoszczy i Naczelnika Gł. warsztatów w Poznaniu.

Obok podpisu poleca się wybić pieczątkę Oddziału. Wszystkie rubryki pisma polecającego należy wypełnić jaknajdokładniej. Dla członków rodzin pracowników kolejowych pisma polecające wystawiać będzie D. K. P.

Osoba, korzystająca z pisma polecającego, winna pismo polecające własnoręcznie podpisać. Na podstawie pisma polecającego, kierownik odnośnego pociągu wyjedna u Zarządu niemieckiej stacji granicznej bilet, kwituje jego odbiór i wręcza go odnośnemu pracownikowi.

Oddziały Eksploatacyjne pouczą wyczerpująco odnośnych kierowników pociągu, by w tym kierunku nie zachodziły nieznajomość przepisu oraz nieporozumienia.

Oddziały winny prowadzić ścisłą ewidencję wydanych pism polecających według poniższego wzoru.

WYKAZ
wydanych pism polecających.

Data wydania	Nr. pisma polecającego	Nazwisko i imię pracownika	Charakter służbowy	Miejsce służbowe pracownika	Przestrzeń od — do	Powód wydania

Wykaz wydanych pism polecających należy z końcem każdego roku przesłać do wglądu do D. K. P.

Obdzielenie Oddziałów blankietami pism polecających z potwierdzeniem odbioru biletu nastąpi przez D. K. P.

Zaznacza się, że dotychczasowa wzajemna wymiana ulg przejazdowych z kolejami niemieckiemi ogłoszona w Dzien. Zarządzeń nr. 34 poz. 345 z roku 1925 pozostaje nadal w mocy.

Powyższe zarządzenie ma zastosowanie wyłącznie w wyjątkowych nagłych wypadkach jak śmierć, ciężka choroba i przejazdy służbowe.

Podania o bilety wolnej jazdy we wszystkich innych wypadkach, również podania o bilety wolne na koleje niemieckie dla członków rodzin pracowników etatowych, przedkładać należy jak dotychczas do D. K. P.

Analogicznie do powyższego, etatowi pracownicy niemieckich kolei korzystać będą z tego samego udogodnienia.

Do wystawiania biletów dla etatowych pracowników i członków rodzin niemieckich kolei upoważniła D. K. P. na razie stacje Zbąszyń i Rawicz.

Pismo polecające doręczać będzie kierownik pociągu dyżurnemu ruchu wzgl. zawiadowcy stacji. Na podstawie tego pisma, które musi być podpisane przez przełożoną władzę danego pracownika, zawiadowca stacji wzgl. jego zastępca, wystawi bilet dla pracownika na klasę wagonową i przestrzeń wymienioną w piśmie polecającem i doręczy bilet kierownikowi pociągu za potwierdzeniem odbioru na przepisanym blankiecie. Po wystawieniu biletu, należy pismo polecające unieważnić przez wybicie stacyjnej pieczęci i wraz z potwierdzeniem odbioru starannie przechować w ewidencji wydanych biletów pracownikom kolei niemieckich. W grzbiecie wydanego biletu należy odnotować Nr. pisma polecającego i odnośny Urząd kolejowy, który je wystawił.

Pismo polecające nie upoważnia do bezpłatnego przejazdu do celu podróży. Tożsamość osoby należy sprawdzać na podstawie paszportu.

Dyrekcja K. P. nadmienia, że bilety na P. K. P. przysługują tylko **etatowym** pracownikom niemieckich kolei, na co należy zwrócić specjalną uwagę. Ilość biletów dla pracowników samych jest nieograniczona, natomiast dla **każdego** członka rodziny etatowych pracowników kolei niemieckich przysługuje **tylko jeden bilet w roku**. W razie stwierdzenia, że jeden z członków rodziny pracownika etatowego kolei niemieckich uzyskał w roku kalendarzowym drugi bilet, należy natychmiast donieść do Dyrekcji K. P. IV/1 A 3.

Stacje nie mają prawa kwestjonować legalności pism polecających wystawionych przez kolejowe władze niemieckie, o ile wypełnione są wszystkie rubryki i pismo zaopatrzone jest w pieczęć urzędową.

O ile pracownik niemieckich kolei zamierza wzgl. ma możność korzystania z pociągu pospiesznego, należy mu taki bilet wydać. W tym celu stacja Zbąszyń i Rawicz otrzymają z D. K. P. po 20 biletów kl. I., 50 kl. II. i 50 kl. III. na pociągi pospieszne, które należy używać wyłącznie dla pracowników kolei niemieckich.

Na wydane bilety dla pracowników kolei niemieckich należy prowadzić ścisłą ewidencję osobno dla pracowników i osobno dla członków rodziny, które wraz z pismami polecającemi należy przedłożyć z końcem roku kalendarzowego do Dyrekcji K. P.

Wzór pisma polecającego i potwierdzenia odbioru biletu podano w Dzienniku Zarządzeń nr. 4 poz. 34 z rb.

Wzory ewidencji.

Stacja . . . .

Ewidencja
wydanych bezpłatnych biletów jednorazowych dla etatowych pracowników kolei niemieckich.

Data wydania biletu	Nr. pisma polecającego	Nazwisko i imię	Charakter służbowy	Urząd który wystawił pismo polecające	Przestrzeń od — do	Nr. biletu i klasa wagon.	Uwagi

Stacja . . . .

Ewidencja
wydanych bezpłatnych biletów jednorazowych dla rodzin etatowych pracowników kolei niemieckich.

Data wydania biletu	Nr. pisma polecającego	Nazwisko i imię na które wydano bilet	Stosunek rodzinny do pracownika, jego charakter służbowy i imię	Urząd który wystawił pismo polecające	Przestrzeń od — do	Nr. biletu i klasa wagon.	Uwagi

45. Wykształcenie, wymagane od elewów i aspirantek.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Gł. Warsztatów, Gł. Mag. Zasobów i miejsc służbowych.

IV/1 A 11 - 7339/27 z dnia 19. 2. 1927 r.
IV. Pr.

Ministerstwo Kolei rozp. z dnia 18. 1. 1927 roku I. 23738/2/26 zmieniło postanowienia punktu 5-go i 6-go rozp. M. K. z dnia 21. I. 1925 r. Nr. I. 405/2/25, zawartego w Dz. Urzędowym M. K. Nr. 2 ex 1925 (załącznik do tut. Dz. Zarządzeń nr. 13 ex 1925) w tym kierunku, że od elewów (kandydatów na stanowiska asystentów (i aspirantek) kandydatek na stanowiska asystentek i kancelistek) wymagać należy w przyszłości wykształcenia ogólnego w zakresie conajmniej 3-ch niższych klas gimnazjum lub ukończonej **szkoły powszechnej o najwyższym stopniu organizacyjnym (7-klasowej) lub też ukończonej szkoły wydziałowej, istniejącej w b. zaborze pruskim i austrjackim.**

Na skutek powyższego zarządzenia należy w ustępie 4-tym, wierszu 3. rozp. IV/1 C 23/6601/25 z dnia 18. 12. 1925 r. (Dz. Zarządzeń Nr. 36 ex 1925, poz. 362) skreślić słowa „4 klas szkoły średniej", a w wpisać „3-ch niższych klas"; ponadto skreślić należy we wierszu 6. i 7. tegoż ustępu słowa „albo sześcioklasowej".

W powołanym wyżej Dz. Urzęd. M. K. Nr. 2 na stronie 27-mej przy punkcie 5. i 6. oraz w tut. Dz. Zarz. Nr. 36 ex 1925 przy poz. 362 wskazać należy na niniejsze rozporządzenie.

46. Zakaz używania podwładnych do robót prywatnych.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrach. Bydgoszcz, Gł. warsztatów, Oddziałów oraz miejsc służbowych.

IV/1 - 7650/27 z dnia 4. 2. 27.
IV/2 IV Pr.

W Dzien. Zarz. Nr. 34 ex 22 r. poz. 418 ogłoszono w myśl rozp. M. K. I/8476/5/22 z dnia 2. 7. 22 zakaz używania podwładnych pracowników do robót prywatnych, nawet poza godzinami służbowemi.

Ponieważ w ostatnich czasach zwiększyła się ilość skarg i doniesień o używaniu przez przełożonych podległych im pracowników do robót i posług prywatnych, M. K. rozp. Nr. I/23095/2/26 z dnia 27. I. b. r. przypomina obowiązujący w omawianej sprawie zakaz.

Z uwagi na powyższe zakazuje się bezwzględnie używać podwładnych do robót prywatnych nawet poza godzinami służbowemi, z tem, że winnych przekroczenia tego zakazu pociągnie się do surowej odpowiedzialności dyscyplinarnej.

47. Wynagradzanie pracown. kontrakt. podczas urlopu.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrach. w Bydgoszczy, — Oddziałów.

IV/1 6470/27 z dnia 19. 2. 27.
IV Pr.

W sprawie wynagrodzenia prac. kontraktowych za czas udzielonego im urlopu „w nadzwyczajnym wypadku" poza urlopem wypoczynkowym, wyjaśnia M. K. rozp. Nr. I/22698/2/26 z dnia 18. I. br., jak następuje:

W stosunku do prac. kontraktowych kierować się należy zawsze zasadą, że przysługują im tylko te prawa, jakie przyznane są w zawartych z nimi umowach. Ponieważ w zatwierdzonym przez M. K. wzorze umowy z prac. kontraktowymi nie ma mowy o tem, by prac. kontr. należało się jakiekolwiek wynagrodzenie w razie udzielenia mu urlopu — poza urlopem wypoczynkowym, — przeto nie może prac. kontr. rościć sobie żadnej z tego tytułu pretensji. Z uwagi jednak na to, że na zasadzie § 10. pkt. 2. rozp. M. K. z dnia 14. 12. 23 o uposażeniu prac. nieetat. przysługuje nieetat. (stałym dziennie płatnym) w naprowadzonych tam wypadkach urlop z zachowaniem płaty, a niema powodu traktować prac. kontraktowych pod tym względem gorzej od odnośnych prac. nieetat., przeto upoważnia M. K. Dyrekcję do udzielania w analogicznych wypadkach także prac. kontraktowym płatnych urlopów. Urlopy takie mogą być jednak udzielane tylko w zupełnie wyjątkowych wypadkach (n. p. śmierć w bliskiej rodzinie) i na krótki okres czasu.

48. Bilety okresowe kolejek powiatowych i prywatnych.

Do wszystkich Wydziałów D. K. P., wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, oraz wszystkim pracownikom do wiadomości.

IV/1 - 9489/27 z dnia 11. 2, 27

W drodze wzajemnej wymiany bezpłatnych biletów okresowych służbowych z niektóremi Zarządami kolejek prywatnych, otrzymała Dyrekcja K. P. na rok 1927 po dwa wzgl. trzy bezpłatne bilety okresowe na okaziciela dla użytku pracowników kolejowych tutejszego okręgu dyrekcyjnego. Z biletów tych mogą korzystać wszyscy bez wyjątku pracownicy kolejowi, uprawnieni do korzystania z kolejowych ulg przejazdowych.

W posiadaniu takich biletów są stacje kolejowe niżej podane, którym bilety przydzielono do przechowania i wydawania w miarę potrzeby na zasadach, ogłoszonych tutejszym okólnikiem z dnia 24. 3. 1926 r. Nr. dz. IV/1-5820/26.

Przydzielono:

a)	stacji Kobylin	1 bilet kl. II		ważne na przejazdy na linji Rawicz - Kobylin, Miejska Górka - Pakosław i Miejska Górka - Gostkowo.
b)	„ Krobia	1 „ „ II		
c)	„ Rawicz	1 „ „ II		
d)	„ Gostyń	1 „ „ II		ważne na przejazdy w obrębie Gostyńskiej kolei powiatowej
e)	„ Krobia	1 „ „ II		
f)	„ Środa	1 „ „ II		ważne na przejazdy w obrębie Średzkiej kolei powiatowej.
g)	„ Pozn. Wsch.	1 „ „ II		
h)	„ Krotoszyn	1 „ „ II		ważne na przejazdy w obrębie kolei powiatowej Krotoszyn - Pleszew.
i)	„ Pleszew	1 „ „ II		
j)	„ Rakoniewice	1 „ „ II		ważne na przejazdy w obrębie Śmigielskiej kolei powiatowej (przestrzeń: Krzywin - Rakoniewice)
k)	„ Bojanowo St.	2 „ „ II		
l)	„ Żnin	1 „ „ II		ważne na przejazdy w obrębie Żnińskich kolei powiatowych.
m)	„ Ośno	1 „ „ II		

49. Dodatek za służbę nocną.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Oddziałów, Gł. Warsztatów, Gł. Magazynu Zasobów, Ajencyj Celnych i miejsc służbowych.

IV/1 A 11/9332/27 z dnia 22. 2. 1927.
IV, V, Pr.

Poniżej podaje się do wiadomości uchwałę Rady

Ministrów z dnia 10. 1. 1927 r. w przedmiocie dodatku za służbę nocną dla pracowników kolejowych.

Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 10. stycznia 1927 r. uchwaliła co następuje:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9. października 1923 o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116 poz. 924) zarządza się co następuje:

§ 1.

Ustęp pierwszy § 3 uchwały Rady Ministrów z dnia 1. kwietnia 1925 r. w sprawie dodatku do uposażenia dla pracowników kolejowych za służbę w porze nocnej otrzymuje następujące brzmienie:

„Dodatki za służbę nocną otrzymują pracownicy wykonywujący czynności:

1. w służbie eksploatacyjnej: **dyżurnego ruchu, dyspozytora ruchu, telegrafisty, telefonisty, starszego ustawiacza, ustawiacza, starszego przetokowego, przetokowego, nastawniczego, starszego zwrotniczego, zwrotniczego, kasjera biletowego i bagażowego, biletera, magazyniera, dyspozytora drużyn konduktorskich, kancelisty technicznego przy dyżurnym ruchu, spisywacza wagonów i deklaranta celnego,**
2. w służbie drogowej: dróżników obsługujących posterunki blokowe i odstępowe,
3. w służbie mechanicznej: dyspozytora parowozowni, starszego palacza i palacza parowozowni, starszego rewidenta i rewidenta wagonów, maszynowego, palacza stałych kotłów i smarownika stacyjnego,
4. **w służbie elektrycznej:** maszynisty i palacza elektrowni, elektromontera i montera".

§ 2.

Punkt c) i d) ustępu pierwszego § 4 wymienionej uchwały Rady Ministrów z dnia 1. kwietnia 1925 roku otrzymuje następujące brzmienie:

„c) dla telegrafistów, telefonistów, ustawiaczy, nastawniczych, starszych zwrotniczych, kasjerów biletowych i bagażowych, magazynierów, dyspozytorów drużyn konduktorskich, kancelistów technicznych, starszych rewidentów i rewidentów wagonów, maszynowych, maszynistów elektrowni, elektromonterów, monterów i pracowników pełniących czynności deklarantów celnych po 2 punkty za noc.

d) dla starszych przetokowych i przetokowych, zwrotniczych, bileterów, spisywaczy wagonów, dróżników obsługujących posterunki blokowe i odstępowe, starszych palaczy i palaczy parowozowni, palaczy stałych kotłów, palaczy elektrowni i smarowników stacyjnych... po 1,5 punktu za noc".

§ 3.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1. stycznia 1927 roku.

W Dzien. Zarządzeń Nr. 12 ex 1925, poz. 148 należy przeprowadzić odpowiednie poprawki, wskazując na niniejsze rozporządzenie.

Biorąc zatem pod uwagę uchwałę Rady Ministrów z dnia 1. 4. 1925, uzupełnioną uchwałą z dnia 10. stycznia 1927 r., należy się dodatek za służbę nocną:

a) dyżurnym ruchu i kierownikom jazdy, którzy samodzielnie wysyłają lub przepuszczają w czasie między 22-gą a 6-tą godziną conajmniej 12 pociągów na linji jednotorowej lub conajmniej 18 pociągów na linji dwutorowej .... po 4 punkty za noc.
W rachubę wchodzą tylko pociągi stale kursujące.

b) tej samej kategorji pracownikom przy mniejszej ilości odprawianych wzgl. przepuszczanych pociągów, dyspozytorom ruchu, oraz starszym ustawiaczom i dyspozytorom parowozowni .... po 3 punkty za noc.

c) telegrafistom, telefonistom, ustawiaczom, nastawniczym, starszym zwrotniczym, kasjerom biletowym i bagażowym, st. magazynierom, magazynierom oraz prowizorycznym magazynierom, dyspozytorom drużyn konduktorskich, st. rewidentom wagonów, rewidentom wagonów I. i II. kl. oraz prow. rewidentom wag. II. kl., maszynowym I. i II. kl., oraz prow. maszynowym II kl., maszynistom elektrowni I. i II. klasy oraz prow. maszynistom elektr. II. kl. elektromonterom I. i II. kl. oraz prow. elektromonterom II. kl., monterom i pracownikom, pełniącym czynności deklarentów celnych .... po 2 punkty za noc.

d) st. przetokowym, przetokowym i prow. przetokowym, zwrotniczym I. i II. kl. oraz prow. zwrotn. II. kl., st. stacyjnym, stacyjnym i prow. stacyjnym, pełniącym służbę konduktora peronowego, spisywaczom wagonów, st. drożnikom, drożnikom oraz prow. drożnikom, obsługującym posterunki blokowe lub odstępowe, st. palaczom parowozowni, palaczom i prow. palaczom parowozowni, palaczom I. i II. kl., stałych kotłów oraz prow. palaczom II kl. stałych kotłów, palaczom wagonów na stacji p ...... 1,5 punkta za noc.

Dyrekcja K. P. zaznacza, że w rachubę wchodzą pracownicy, wymienieni pod a) do d), o ile pełnią służbę turnusową pomiędzy godziną 22 a 6-tą conajmniej przez 3 godziny wedle współczynnika 1, 3½ godz. służby wedle współczynnika 5/6, 4½ godz. służby wedle współczynnika ⅔, 6 godz. służby wedle współczynnika ½. Pracownicy, pełniący krótszą służbę nocną wedle powyższych współczynników, nie mają prawo do dodatku za służbę nocną.

Wszystkie inne postanowienia, dotyczące sposobu wypłacania dodatku za służbę nocną oraz prowadzenia ewidencji służby nocnej pracowników, zawarte w Dzien. Zarządzeń Nr. 12 ex 1925, poz. 148, obowiązują nadal.

Ponieważ powyższa uchwała Rady Ministrów obowiązuje od dnia 1. stycznia 1927 r., przeto Oddziały wypłacą bezzwłocznie dotychczas nie wchodzącym w rachubę, a powyższą uchwałą objętym kategorjom pracowników należny im dodatek za służbę nocną, zaś zainteresowane Wydziały zwrócą się o dodatkowy z powyższego tytułu kredyt do końca roku 1927/28 do Wydziału Rachunkowego.

Sprawy Wydziału Eksploatacyjnego

50. Zezwolenie używania wagonów 573130 i 573131 na P. K. P.

Do wszystkich Stacyj, Eksped. tow. i posp., Oddziałów Eksploat. i Mechan., parowozowni, warsztatów, Zarządów kol. pow. i pryw. normalnotorowych.

I/3 - 6943/27 z dnia 1. II. 1927
I/4, I. VI, VII, II/3, Pr.

Min. Kom. zezwoliło pismem Nr. IV — 16629/14 z dnia 28. 1. 27 r. na podstawie § 18 p. 12 R. I. V., na kursowanie na linjach P. K. P. 2 wagonów specjalnych do przewozu żywych ryb, oznaczonych Nr. Nr. 573130 i 573131.

Wagony te są własnością prywatną firmy „Ostpreussische Fischerei-Genossenschaft in Allenstein" i są włączone do taboru kolei niemieckich.

Co do kursowania tych wagonów na P. K. P. należy je traktować jako obce prywatnego właściciela i stosować odnośne przepisy R. I. V. i postanowienia taryfowe.

51. Zgłoszenia wypadków.

Do wszystkich Oddziałów i Miejsc służbowych.

I/2 E 26 Nr. 1/27 z dnia 16. 2. 27.
Ia I. II. III. IV. I. Wp Pr.

Ministerstwo Komunikacji zarządziło reskryptem Nr. IV. 19430\11 z dnia 22 grudnia 1926 r. co następuje:

Doniesienia o wypadkach i nadzwyczajnych wydarzeniach kolejowych powinny być redagowane **wyraźnie, zwięźle i rzeczowo,** bez takich szczegółów, które nie wpływają na wyświetlenie przebiegu i przyczyny wypadku i powinny być nadawane (telegraficzne, telefoniczne), względnie przesyłane (pisemne) możliwie **niezwłocznie po wypadku.**

Doniesienia te powinny być adresowane według ustalonych skrótów i zawierać w porządku niżej wskazanym następujące dane:

1. Dyrekcja (nazwa), odcinek (krańcowe stacje linji).
2. Data wypadku (dzień, godzina i minuty).
3. Miejsce wypadku — jeżeli wypadek zaszedł w obrębie stacji, to nazwę tej stacji, a jeżeli na szlaku — to nazwy obydwu sąsiednich stacji i odnośny kilometr.
4. Treściwy opis wypadku, przyczem jeżeli wypadek miał miejsce z pociągiem, to **podać jego rodzaj i numer, oraz jeżeli był to pociąg wojskowy lub też mieszany,** przewożący transport wojskowy, wskazać, że pociąg był wojskowy.
5. Przyczyna wypadku (stwierdzona lub przypuszczalna), a jeżeli przyczyna nie została na razie wyjaśnioną, to nadmienić, że z przyczyny niewyjaśnionej.
6. Co do mienia kolejowego: rodzaj i ilość uszkodzonego mienia kolejowego, oraz stopień tego uszkodzenia ze wskazaniem co do parowozów — serji i numeru, co do wagonów osobowych — klasy, co do wagonów towarowych — ilości próżnych i ładowanych, i co do ładowanych rodzaju ładunku.
7. Co do ludzi: ilość zabitych i rannych, oddzielnie podróżnych, osób postronnych, wojskowych w służbie czynnej i oddzielnie pracowników kolejowych z liczby obsługujących pociąg, z którym miał miejsce wypadek.

Pracowników kolejowych, którzy ucierpieli podczas wypadku, jadąc w pociągu jako podróżni, należy zaliczać do kategorji podróżnych.

8. Wszystkich poszkodowanych tak rannych jak i zabitych należy podać z imienia i nazwiska, a jeżeli nazwisko narazie nie ustalone, to nadmienić, że nazwisko jest niewiadome; oraz stanowisko, zawód, lub rodzaj zajęcia; miejsce zamieszkania.
9. Skąd i kiedy zażądano pomocy ratunkowej i skąd, jaka i kiedy pomoc nadeszła.
10. Czy została udzielono pomoc lekarska poszkodowanym na miejscu wypadku i przez kogo i dokąd (do szpitalu, do domu) po udzieleniu tej pomocy zostali odesłani poszkodowani i w jaki sposób (pociągiem, pojazdem itp.).
11. Czy nastąpiła przerwa w ruchu i jak długo w przybliżeniu potrwa, a względem linji dwutorowych, czy przerwa nastąpiła na obydwóch torach, czy też na jednym i na którym mianowicie (odnośnie do kierunku ruchu).
12. Podpis nadawcy z podaniem stanowiska służbowego według skrótu.

Dla terminowego podania telegramu w razie gdyby wyjaśnienie pozycji 6, 8 i 10 mogło wywołać zwłokę, można te dane podać w oddzielnym telegramie uzupełniającym niezwłocznie po ich wyjaśnieniu.

Wzór telegramu.

Dyrekcja Warszawska. Odcinek Warszawa-Białystok 21 maja godzinie 17 m. 28 na szlaku Tłuszcz—Łochów klm. 56,7 wykoleił się poc. osobowy Nr. 715. Przyczyna — pęknięcie szyny. Parowóz serji Tr. Nr. 311 wraz z tendrem wykolejony wszystkiemi osiami i uszkodzony znacznie. Brankard i pocztowy rozbite, 2 wagony III. klasy i jeden I/II wykolejone i uszkodzone nieznacznie. Ciężko ranni 3 podróżni: Kowalski Jan, ślusarz wsi Ostrówek pow. Warszawskiego, Zadora Antoni, obywatel miasta Mławy i Kwiecińska Antonina, służąca z Warszawy i urzędnik pocztowy Jan Pietrzak. Z obsługi pociągu lekko ranni: maszynista Kudelka Stefan parowozowni Warszawa Gł. i kierownik pociągu Zagórski Jan stacji Warszawa Gł. — Pomocy ratunkowej zażądano z Warszawy o godz. 18. Pociąg ratunkowy wraz z pomocą lekarską nadszedł o godz. 20.10. Po udzieleniu pomocy lekarskiej na miejscu poszkodowani przewiezieni poc. Nr. 742 do Warszawy. Obydwa tory zatarasowane. Przerwa w ruchu potrwa około 6 godzin.

* * *

Pomimo wielokrotnych pouczeń tak ze strony Dyrekcji, jak i Oddziałów, większość zawiadowców miejsc służbowych dotychczas nie wie, w jaki sposób i komu należy zgłosić zaszły wypadek. Jest to wynikiem albo zupełnej nieznajomości „Tabeli zgłoszeń wypadków i nadzwyczajnych wydarzeń", lub też niezrozumienia poszczególnych kategorji tej „Tabeli" przez dotyczących zawiadowców, a w następstwie bezradność przy zaszeregowaniu zaszłego wypadku pod odnośną kategorję. Skutkiem tego błahe nieraz wypadki zgłasza się do Dyrekcji, a nawet do Ministerstwa Komunikacji, natomiast wypadków poważniejszych zupełnie się nie zgłasza lub zawiadamia się o nich tylko niektóre władze, a nie wszystkie uwidocznione w „Tabeli". Pozatem bywają zgłoszenia te co do treści haotyczne, niezrozumiałe, nie przedstawiające nic konkretnego tak, iż nie można z nich wywnioskować, jaki to wypadek się zdarzył, jakich rozmiarów i co było jego przyczyną. W razie przeto zajścia wypadku kolejowego należy przy zgłoszeniu postępować **ściśle** według „Tabeli", a **wypadki zgłaszane do M. K. redagować według wzoru wyżej przytoczonego.**

Celem ujednostajnienia poszczególnych kategorji „Tabeli" należy ją uzupełnić poprawkami w myśl rozp. w Dz. rozp. Nr. 29. poz. 310 z 1925 r. Przepisy wykonawcze do tej Tabeli są zawarte w Dz. Rozp. Nr. 15 poz. 163 z 1922 r., a uzupełnienia w Dz. Rozp. Nr. 29. poz. 310 z 1925 r. Przy doniesieniach telegraficznych należy adresować do Oddziałów i Dyrekcji według skrótów telegraficznych po myśli Dz. Rozp. Nr. 28. poz. 297 z 1925 roku. Doniesienia o zaszłych wypadkach sporządza **zawsze zawiadowca stacji,** choćby nawet wypadek zdarzył się na przestrzeni, z wyjątkiem tylko torów trakcyjnych, co do których sporządzają zawiadomienia zawiadowcy parowozowni lub naczelnicy warsztatów (patrz § 4 i 5 przepisów wykonawczych). Zależnie od wskazówek tabeli, czy to drogą telegraficzną czy też pisemną, doniesienia te należy redagować po myśli § 6. przepisów wykonawczych. O ile nie można zaraz stwierdzić przyczyny wypadku, należy podać „przypuszczalną" przyczynę (§ 7 i 8 przep. wyk.), a jeśli się jej nie podało w pierwszem doniesieniu, lub też przyczynę dopiero później dokładnie ustalono, należy o tem donieść dodatkowo (Dz. Rozp. Nr. 26. poz. 253 z 1926 r.). Jeśli nie można stwierdzić przyczyny wypadku, należy telegraficznie powiadomić Oddziały celem zbadania **komisyjnego** na

miejscu, a wykolejone wagony pozostawić na miejscu, **o ile na to zezwalają warunki ruchowe.** (Okólnik I/2 E 26 Nr. 82965/26 z dnia 3. listopada 1926 r.). Przy zgłoszeniu **poważnych wypadków**, oprócz powiadomienia władz wymienionych w tabeli, należy również powiadomić dyżurnego w Ministerstwie Komunikacji (Dz. rozp. nr. 14 poz. 181 z 1925 r. i Dz. rozp. nr. 24 poz. 226 z 1926 roku). Co należy podciągnąć pod poważne wypadki, podają przykłady, przytoczone w wyżej wymienionem rozporządzeniu. Wypadki, w których szkoda w materjale wynosi ponad 1000 zł (tysiąc zł), należy ponadto zgłaszać do Izby Kontroli Państwa (Dz. rozp. nr. 10 poz. 147 z 1924 r.). O ile w zaszłych wypadkach uczestniczył personel obcych Dyrekcji, należy również powiadomić i tę Dyrekcję, której podlegają dani pracownicy (Dz. rozp. nr. 7 poz. 68 z 1922 r.).

Celem należytego zrozumienia tabeli wyjaśnia się, że **kategorje I. i II.** odnoszą się do wypadków z **pociągami** przep. ruch. § 51) na **szlaku i na stacji.** Wypadki te należy zgłaszać do M. K., choćby rozmiar szkody nie był zbyt wielki. Wypadki przewidziane w kategorji I., o ile są poważne, należy zgłosić dyżurnemu w M. K.

Z wypadków podanych w **kategorji III.** zgłasza się do M. K. tylko poważne, o ile szkoda przekracza 1000 zł, i wstrzymano ruch pociągów; mniejsze zgłasza się do Dyrekcji i Oddziałów. Przy zgłaszaniu należy brać pod uwagę rozmiar wypadku. Jeśli nastąpiło lekkie starcie, zderzenie lub najechanie taborów manewrujących, gdzie szkoda nie przekracza 200 zł. i ruchu pociągów nie wstrzymano, ani też skutkiem wypadku nie nastąpiło opóźnienie wyjeżdżających pociągów, wystarczy zgłoszenie tylko do Oddziałów. Natomiast o ile szkoda jest większą ponad 200 zł, należy zgłosić do Dyrekcji, a o ile wypadek jest poważny, to jak już wyżej nadmieniono, także do M. K.

Kategorja IV. Przez rozerwanie pociągu należy rozumieć i zgłaszać do M. K. tylko takie wypadki, gdzie część przednia wjechała do stacji, reszta zaś pociągu pozostała na szlaku (przestrzeni) lub w oddaleniu biegnie za częścią przednią. Rozerwanie na stacji należy zgłosić do M. K. tylko wtedy, jeżeli część przednia wyjechała na szlak i nie zatrzymano jej, a dopiero później z przestrzeni cofnięto ją z powrotem lub też z następnej stacji wysłano parowóz po resztę. Natomiast zerwanie pociągu, które zaraz zauważono, a część przednią zatrzymano i złączono bez żadnych dalszych następstw, np. na stacji przy ruszeniu zerwano ciągło albo sprzęgło, nie należy traktować jako zerwanie pociągu, tylko jako zwykłe zerwanie sprzęgła czy ciągła pociągowego i postąpić po myśli Dz. rozp. nr. 49 poz. 662 z 1923 r. Tak samo nie należy traktować jak rozerwanie się poc. rozłączenie się przy ruszaniu z miejsca pociągu zatrzymanego przy sygnale wjazdowym, o ile przyczyną jest szarpnięcie i tylna część pozostała nieruchomo na miejscu.

Również należy zgłaszać do M. K. zbiegnięcie wagonów na szlak, jako też wykolejenie pociągu na szlaku i stacji. Z wykolejeń taboru manewrującego w stacji zgłasza się do M. K. tylko poważniejsze wypadki, gdzie szkoda w materjale przekracza 1000 zł. Wypadki mniejsze do Dyrekcji, a drobne wypadki wystarczy zgłosić do Oddziałów, postępując tak, jak już podano przy omawianiu wypadków w kategorji III. Wykolejenia parowozów jedną lub dwoma osiami należy zgłaszać do Dyrekcji i Oddziałów. Natomiast większe wykolejenia parowozów np. wszystkiemi osiami i to parowozów większego typu należy również zgłaszać do M. K.

Kategorja V. Określenie wypadków należących do tej kategorji jest jasne i zrozumiałe; przez przejechanie sygnału „stój" należy rozumieć wyłącznie taki wypadek, gdy pociąg całym składem lub większą częścią pominął sygnał, wskazujący jazdę wzbronioną; wówczas należy sporządzić doniesienie do M. K. O ile jednak pociąg pominął sygnał wjazdowy parowozem i kilkoma wagonami, nie należy tego uważać jako „wypadek kateg. V.". Niemniej jednak należy zgłosić takie zajście pisemnie do Oddziału, aby winnych pociągnięto do odpowiedzialności i postępować tak, jak przy pominięciach sygnałów, tj. o ile czas starczy, badać klocki hamulcowe (przep. ruch. § 45[14]).

Następne kategorje nie potrzebują bliższych wyjaśnień. Nadmienia się tylko, aby przy zamachach zaraz powiadamiano najbliższy Posterunek Policji Państw., niezależnie od tego także inne władze uwidocznione w „tabeli"; ponadto starać się o zachowanie wszelkich śladów, okrywając je i nie dopuszczać publiczności celem ułatwienia szczegółowego badania Policji Państw. Należy zgłaszać nietylko wypadki, które zaszły, lecz tak samo i wypadki, których uniknięto skutkiem przytomności umysłu innych pracowników. Nie wchodzą tutaj w rachubę wypadki drobne, lecz tylko poważne.

* * *

Przy przeprowadzaniu dochodzeń napotyka się na pewne nieprawidłowości, powstałe z winy pracowników. Zauważono np., że przy spisywaniu pierwszych protokółów zaraz po wypadku, protokólant spisuje bezkrytycznie tylko to, co pracownik podaje, a zawiadowca stacji ogranicza się na odesłaniu aktu do Oddziału Ekspl. Oddz. Ekspl., zauważywszy sprzeczności zachodzące w poszczególnych zeznaniach, zwraca akt, celem ponownego przesłuchania. W innym wypadku, gdy innny Oddział przesyła akt celem przesłuchania pracownika nie swojej gałęzi służbowej, protokólant przeczytawszy akt, a znając cały dotychczasowy przebieg sprawy, objaśnia o tem przesłuchiwanego i poddaje mu nawet zeznania, zamiast stać na stanowisku ścisłej bezstronności. Często znowu, gdy zeznania pracowników innych gałęzi służbowych obciążają pracownika mającego być przesłuchanym, przedstawia protokólant zeznania jego lakonicznie, ogólnie, a tem samem nie wyczerpuje zupełnie polecenia Oddziału (bez rzeczowych faktów dotyczących wypadku).

Jest to rzeczą niedozwoloną. Protokólant przy pierwszem przesłuchaniu, zaraz po wypadku, powinien najpierw spisać zeznania pracownika. Następnie, o ile widzi, że zeznania te nie są jasne, dokładne, nie odpowiadają faktom, lub są sprzeczne z zeznaniami innych pracowników, ma zadawać pytania wyjaśniające. Pytania te należy umieszczać po lewej stronie protokółu, odpowiedzi po prawej.

Przy zadawaniu pytań należy kierować się podstawami podanemi w przepisach ruchu i obowiązującemi rozporządzeniami. O ile zeznania pracowników tej samej gałęzi służbowej są ze sobą sprzeczne, należy **zaraz** przeprowadzić konfrontację, wynik konfrontacji mają konfrontowani podpisać. Przy dodatkowem przesłuchaniu pracownika, na polecenie Oddziału, protokólant obznajmi go ze sprawą tylko o tyle, aby tenże mógł sobie dany moment przypomnieć, jednakowoż **nie wolno** go informować o treści zeznań innych pracowników. O ile by jego zeznania były niewystarczające, należy mu zadawać pytania wyjaśniające sprawę. Nie wolno jednak w porozumieniu z nim układać zeznań na podstawie zeznań innych pracowników.

O ile wypadek był skomplikowany tak, że nie można ustalić przyczyny, a ze względów ruchowych nie można było pozostawić taboru wykolejonego aż do przybycia komisji, składającej się z przedstawicieli Oddziałów, należy po złożeniu zeznań, stawiać pytania, co pra-

cownik stwierdził po wypadku, np. jakie ślady, skąd, dokąd, rodzaj uszkodzenia, oraz jakie są jego zapatrywania na przyczynę wypadku itd. zależnie od rodzaju wypadku. W danych wypadkach zawiadowcy stacji, zaw. odcinków drogowych i kierownicy wagonów warsztatowych, o ile brali udział przy wykolejeniu, podadzą również krótkie sprawozdanie co do przypuszczalnej lub stwierdzonej przyczyny wypadku. Ponadto do każdego wypadku należy dołączać wypełnione formularze, jak protokół dochodzeń, wykres pełnienia służby (załącznik nr. 2, 3 i 4 przepisów o wypadkach), orzeczenia badania wagonu wykolejonego, (Dz. rozp. nr. 48 poz. 649 z 1923 r.) oraz sprawozdanie o uszkodzeniu form. nr. 2599, a ponadto w wypadkach większej wagi także dokładny szkic; jeśli wykolejono parowóz, to rezultat badania parowozu, czy nie zachodziły ostre obrzeża obręczy kół (okólnik IV/1 T 89 nr. 1872/25 z dnia 12. VI. 1925). Następnie o ile są ranni lub zabici, orzeczenie lekarskie dla każdego osobno, bez względu czy to pracownik kolejowy, czy osoba prywatna. Dla pracowników kolejowych ponadto dołączyć formularz nr. 671.

Za należyte sporządzanie protokółów oraz za dołączenie wymaganych załączników czyni się odpowiedzialnymi przełożonych miejsc służbowych.

Władze Administracyjne i Wojskowe na życzenie mogą brać udział w dochodzeniach; czysto informacyjnie dochodzenia jednakowoż nie mogą skutkiem tego uledz zwłoce (Dz. rozp. nr. 29 poz. 310 z dnia 20. X. 25 r.). Wszelkie uszkodzenia wagonów pocztowych mają być zgłoszone i dochodzenia nadesłane do D. K. P., ponieważ po myśli rozp. M. K. IV. 7058/21/26 r. z dnia 20. VII. 1926 r. D. K. P. przesyła do właściwych Dyrekcji Poczt i Telegrafów sprawozdania z podaniem przyczyny i winnych.

Koszta powstałe skutkiem wypadku należy obliczać zawsze osobno za materjał, a osobno za robociznę. O ile winę ponosi osoba trzecia (prywatna) należy również doliczyć koszta administracyjne (generalja). Dz. rozp. nr. 25 poz. 243 z 1926 r.

Przy wypadkach zaliczanych do **kategorji IX.** tabeli zgłoszeń, należy dokładnie zbadać czy i kiedy maszynista dawał sygnały akustyczne, oraz czy parowóz był wyposażony w dzwonek parowy, (na linjach **drugorzędnych**, Dz. rozp. nr. 34 poz. 516 z 1924 r.).

W razie pożarów lasów lub budynków lub wagonów znajdujących się obok toru, należy oprócz przesłuchania drużyny pociągowej poddać iskrochron parowozu ścisłemu badaniu. (Dz. rozp. nr. 15 poz. 188 z 1925 r.). Przy wypadkach zaszłych na bocznicach wojskowych z winy personelu wojskowego, należy postępować po myśli Dz. rozp. nr. 4 poz. 37 z 1926 r.

Dochodzenie co do drobnych uszkodzeń przeprowadzają Oddziały Mechaniczne. (Dz. rozp. nr. 7 poz. 83 z 1926 r.).

Natomiast wszystkie wypadki związane z ruchem pociągów załatwia Oddział względnie Wydział Eksploatacyjny. Przy tej sposobności przypomina się ponownie, że D. K. P. na każdy miesiąc przedkłada do 6 tygodni statystykę wypadków do M. K., wobec czego należy ukończyć dochodzenia w terminie podanym w okólniku V/1a Nr. 169/23 z dnia 20. VI. z 1923 r. — I/2 E 26 Nr. 6773/26 z dnia 8. II. 1926 r., tj. że dochodzenia w mniejszych wypadkach muszą być ukończone do 2 tygodni, większe do 4 tygodni. W tej samej materji przypomina się PP. Naczelnikom Oddziałów okólnik V/1 a nr. 1117/24 z dnia 17. III. 1924 r. Również należy postępować przy dochodzeniach po myśli okólnika I/2 E 26 nr. 15081/26 z dnia 31. III. z 1926 r., przy mniejszych wypadkach według okólnika I/2 E 26 Nr. 12051/26 r.

Protokóły dochodzeń nadsyłane do D. K. P. powinny zawierać wszystkie wymagane szczegóły i być tak dokładne, aby umożliwić Dyrekcji zakończenie sprawy bez dodatkowego śledztwa.

* * *

Wobec wzmagającej się liczby wypadków w ostatnich czasach zwraca D. K. P. uwagę, że obowiązki służbowe należy wykonywać z całą skrupulatnością i nie wolno lekceważyć żadnych przepisów (przep. ruchu § 2c), ponieważ od ścisłego wykonywania tychże zależne jest bezpieczeństwo życia podróżnych, jakoteż i pracowników kolejowych; ponadto naraża się skarb państwa na poważne straty. Przypomina się zatem już wydane zarządzenia, w pierwszym rzędzie rozporządzenie ogłoszone w Dz. Zarządzeń nr. 9 poz. 123 z 1925 r. oraz wyszczególnione w niem poprzednie zarządzenia, dalej inne wydane w tym kierunku zarządzenia ruchowe:

1. Zatrzymywanie pociągów na stacjach na niewłaściwych miejscach (Dz. Zarządzeń nr. 5 poz. 66 z 1925 r.).
2. Rozerwanie składów pociągów (Dz. Zarządzeń nr. 41 poz. 573 z 1923 r.).
3. Rowery torowe (Dz. Zarządzeń nr. 42, poz. 588 z 1923 r.).
4. Niezwracanie uwagi na przestrzeń podczas jazdy poc. przez drużyny parowozowe (Dz. Zarz. nr. 27 poz. 397 z 1924 r.).

Wzywa się zatem przełożonych miejsc służbowych, aby dawali pilne baczenie na pracowników, wykonujących służbę, dalej aby używali do pełnienia służby tylko pracowników dostatecznie wyszkolonych (patrz okólnik V/1a nr. 1104/24 z dnia 13. lutego 1924 r.).

52. Zniesienie samodzielnej ekspedycji towarowej w Pleszewie.

Do wszystkich Miejsc służbowych.

I/1 E 1/85111/26 z dnia 16. 2. 27.
I/4 I. Va IV. V. VII. Pr.

Z dniem 1. III. 27. znosi się samodzielną ekspedycję towarową w Pleszewie, oddając ją pod kierownictwo zawiadowcy stacji.

53. Używanie obcych cystern w kraju przez firmę M. Fink i Ska.

Do wszystkich Stacyj, Eksp. tow. i posp., Oddz. Ekspl. i Mechan., parowozowni, Gł. warsztatów, Zarządów kol. pow. i pryw.

I/3 - 11266/27 z dnia 15. 2. 17.

Min. Kom. pismem Nr. IV-2043/14/c z dnia 11. II. 27 roku przedłużyło okres używania w obrocie krajowym przez firmę M. Fink i Ska w Katowicach 40 cystern austrjackich do dnia 30. kwietnia 1927 r.

Rozporządzenie tut. w Dz. Zarz. Nr. 25 art. 237 z 1926 r. stosownie do powyższego uzupełnić.

Sprawy Wydziału Mechanicznego.

54. Ceny węgla i koksu dla prac. kol. i restauratorów kol.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów, miejsc służbowych, kas stacyjnych i Gł. kasy.

II/5 9383/27 z dnia 20. 2. 27.
V/5 II. V

Ceny węgla a) dla prac. kol., b) dla restauratorów kol., ogłoszone w Dz. Zarządz. Nr. 3/22/27 a) na 36,70 zł,

b) na 39,— zł za tonę, pozostają niezmienione i obowiązują nadal aż do odwołania. Cenę koksu dla restauratorów kolejowych zaś przy użyciu centralnego ogrzewania ustala się z dniem 10. lutego 1927 aż do odwołania na 57,30 zł za tonę.

55. Uzupełnienie rozporządzenia D. K. P. ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń Nr. 31/305/26.

Do wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych.

II M 2/10472/27 z dnia 12. 2. 27.
II/3. I. III. IV. V. Pr.

Uzupełniając końcowy ustęp rozporządzenia DKP., ogłoszonego w Dzien. Zarz. Nr. 31/305/26 w sprawie przedkładania wniosków do DKP. o wynagrodzenie za wykrycie usterek w taborze, Dyrekcja wyjaśnia, że opracowała specjalny formularz pod nazwą „Wniosek o wynagrodzenie", na którym odnośni pracownicy, którzy ujawnią jakiekolwiek usterki winni zgłaszać swe spostrzeżenia naczelnikowi stacji, który potwierdza, że ujawniona usterka miała miejsce w ruchu (w pociągu).

Następnie o ile usterka jest poważniejszą i nie może być stwierdzona przez naczelnika stacji, należy wspomniany wniosek przedłożyć naczelnikowi parowozowni wzgl. kontrolerowi maszyn celem zbadania usterki na miejscu.

Oddział zaś po ostatecznem zaopinjowaniu przesyła wniosek do Dyrekcji i równocześnie proponuje wysokość wynagrodzenia według stawek ustalonych w Dzienniku Zarządzeń Nr. 31.

Wspomniane formularze wniosków zostaną rozesłane do wszystkich Oddziałów Mechanicznych i parowozowni, gdzie poszczególni pracownicy będą się mogli w razie potrzeby w takowe zaopatrzyć. Innych wniosków Dyrekcja rozpatrywać nie będzie.

Dotychczas nadesłane wnioski będą osobno rozpatrywane i w razie wyniku dodatniego zainteresowani pracownicy zostaną przez swe miejsca służbowe powiadomieni.

56. Zły stan wagonów do przewozu ładunków żywnościowych.

Do wszystkich miejsc służbowych.

II/3 M 12 - 5978/27 z dnia 11. 2. 27.
II. I. Pr.

W ostatnich czasach wzmogły się znowu wypadki zamoczenia ładunków (cukier itp.) wskutek nieszczelności dachów i ścian wagonów.

Niejednokrotnie zwracano uwagę na powyższą sprawę, podkreślając, iż wypłata odszkodowań za zamoczone ładunki naraża Skarb Państwa na poważne straty.

W uzupełnieniu wydanych już zarządzeń: VI/2 E 4/4809/23 z dnia 2. stycznia 1923 r., IV/1 T 93-7600 z dn. 7. XII. 23 i II/3 M 9-4009 z dnia 12. II. 26 r. zwraca się ponownie uwagę i poleca, aby przy rewizji okresowej wagony były naprawiane zupełnie dokładnie z zwróceniem szczególnej uwagi na szczelność dachów i bocznych ścian, a przy naprawach bież. wagonów wszelkie dostrzeżone nieszczelności dachów skrupulatnie usuwane.

Niezależnie od tego wagony przed wyznaczeniem do naładunku towarów, dla których zamoczenie jest szkodliwe (cukier, tytoń, mąka itp.) powinny być oglądane starannie; wagony nieszczelne nie powinny być załadowywane wspomnianemi ładunkami. Każdy wypadek zamoczenia ładunku powinien być wyjaśniony, oraz ustalone przyczyny.

Winnych niedokładnej naprawy przy rewizji okresowej i niedbałego obejrzenia wagonów przed załadunkiem należy pociągać do odpowiedzialności administracyjnej.

Sprawy Wydziału Rachunkowego.

57. Ściąganie i zarachowanie przepłacanych zarobków.

Do wszystkich Wydziałów i Oddziałów, Biura Rozrachunkowego w Bydgoszczy, Głównych Warsztatów I. kl., Gł. Magazynu Zasobów oraz wszystkich miejsc służbowych.

V/I 11963/27 z dnia 14. 2. 27.
V/2 V4 V Pr.

Z powodu nowej organizacji Dyrekcji znosi się rozporządzenie wydane okólnikiem z dnia 2. X. 24 roku Nr. dz. I/1 Ra 1a/200 dotyczące postępowania w wypadkach, gdy zaliczka udzielona na poczet zarobków pracownikom nieetatowym jest wyższą od sumy zarobków wyrażonej w końcowej liście zarobkowej, zarządzając równocześnie co następuje:

O ile suma zarobków wymieniona w rubryce 15 listy zarobkowej jest niższą od sumy potrąceń wymienionej w rubryce 22 należy postąpić w następujący sposób:

a) Suma zarobków rubryki 15 winno się powiększyć do sumy potrąceń rubryki 22 tak, aby po odjęciu dla rubryki 23 (do wypłaty) pozostawało zero, czyli inaczej do sumy zarobków należy dodać tę kwotę, o którą pracownik został nadpłacony. W rubryce 15 winno się w takim wypadku zwykłym **czarnym** atramentem umieścić dwie liczby, a mianowicie kwotę rzeczywistego zarobku, a powyżej kwotę nadpłaconą.

b) Kwotą rzeczywistego zarobku należy obciążyć dany rozdział, z którego wypłaca się zarobki, kwotą zaś nadpłaconą „Rachunek bieżący podgrupa 26" danego miejsca służbowego.

c) W rubryce 25 (uwagi) należy zaznaczyć **czerwonym** atramentem, że różnicę ...... zł. ściągnie się przy wypłacie zarobków za miesiąc .... lub różnice ...... zł. ściągnie się za pomocą osobnego zlecenia na pobranie.

Przykład: Robotnik stacyjny N. w Środzie zarabia zwykle 160 zł. miesięcznie, wskutek tego otrzymał na 1. stycznia zaliczkę 75% = 120 zł., wszelkie potrącenia miesięczne wynoszą 20 zł. tak, że normalnie N. otrzymałby w dniu 5. lutego jako wyrównanie za styczeń jeszcze 20 zł., tymczasem N. chorował w styczniu kilka dni i wobec tego zarobek jego (zapłata za rzeczywiście przepracowane dni) wynosi tylko 130 zł. Ponieważ N. otrzymał już zaliczkę 120 zł. i potrącenia wynoszą 20 zł. czyli razem 140 zł., a rzeczywisty zarobek wynosi tylko 130 zł., przeto został on o 10 zł. nadpłacony.

W liście zarobkowej należy to przeprowadzić następująco:

W rubryce 15 listy zarobkowej za styczeń należy wpisać rzeczywisty zarobek, a więc 130 zł., ponad liczbą 130 zł. umieścić + 10 zł. czyli sumę nadpłacona.

W rubryce 16 należy obciążyć np. rozdział 3 A, § 1, poz. 2 kwotą 130 zł. (rzeczywistym zarobkiem), a naprzykład w rubryce 18 **„Rachunek bieżący podgrupa 26 stacji Środa N. N. (imię i nazwisko pracownika)"**, kwotę 10 zł. (nadpłaconą).

W rubryce 25 (uwagi) zaznaczyć **czerwonym** atramentem: „Różnica 10 zł. potąci się przy wypłacie zarobków za miesiąc luty".

c) Nadpłacone kwoty należy **bezwzględnie** potrącić przy następnej wypłacie zarobków. Potrącenie winno nastąpić w jednej z rubryk przewidzianych na „potrącenia“ i to na „Rachunek bieżący podgrupa 26“ (z podaniem miejsca służbowego, imienia i nazwiska pracownika). Gdyby w liście zarobkowej nie starczyło rubryk na potrącenia, wtenczas należy dokleić odpowiedni pasek papieru.

d) W rubryce 25 (uwagi) należy umieścić adnotację **czerwonym** atramentem „Przepłacona kwota w miesiącu . . . .

Przykład: Przeprowadzając dalej uprzednio podany przykład, winno się w liście zarobków potrącenia przeprowadzić następująco:

W końcowej liście zarobków za luty umieszcza się w **nagłówku** jednej z rubryk przeznaczonych na „potrącenia“ naprzykład rubryki 20 **„Rachunek bieżący pod grupa 26, stacji Środa.** N. N. (Imię i nazwisko pracownika)“ i wpisuje się w tej rubryce nadpłaconą w styczniu kwotę 10 zł.

W rubryce 25 (uwagi) zaznacza się krótko: Nadpłacone w miesiącu styczniu 1927 r.

Zawiadowców miejsc służbowych czyni się osobiście odpowiedzialnych za lekkomyślne nadpłacanie zarobków oraz za opieszałe potrącanie nadpłaconych kwot.

Ewidencję nadpłaconych zarobków na linji winny odtąd prowadzić w pierwszej linji Warszt. gł. i Oddziały, a następnie Wydziały fachowe, których obowiązkiem jest również dopilnować, aby nadpłacone kwoty były rzeczywiście bezwzględnie potrącane w następnym miesiącu.

Ewidencję nadpłaconych zarobków u pracowników nieetatowych w służbie centralnej prowadzić będzie Wydział Osobowy, którego zadaniem będzie także i kontrola potrąceń tychże kwot.

Biuro Rozrachunkowe w Bydgoszczy będzie prowadzić omawianą ewidencję nadpłaconych zarobków dla swych pracowników u siebie i dbać o regularne potrącenia.

O ile nadpłacony pracownik wystąpił ze służby kolejowej albo został zwolniony ze służby kol. i t. p. tak, że ściągnięcie nadpłaconej kwoty nie może nastąpić za pomocą listy zarobkowej w następnym miesiącu, natenczas winno miejsce służbowe w pierwszej linji wezwać danego pracownika do wpłacenia w Kasie Stacyjnej tejże kwoty i w razie wpłacenia donieść przez przełożony Oddział do D. K. P., że „przepłaconą N. K. (nazwisko i charakter służbowy) kwotę zarobków . . . . zł. za miesiąc . . . . wpłacił tenże do Kasy stacyjnej . . . . dnia . . . .“ Wydział fachowy otrzymawszy takie doniesienia sporządzi odpowiedni nakaz dochodowy. Kasa stacyjna zaliczy kwoty otrzymane z tytułu nadpłaconych zarobków jako wpływy uboczne, zaznaczając na deklaracji wpłaty: rachunek bież. podgr. 26 stacji . . . . . . wzgl. miejsca służbowego . . . . O ile pracownik odmówi wpłacenia nadpłaconej mu kwoty do Kasy stacyjnej i gdy niema do Zarządu Kolei żadnych pretensji, któreby przyjąć można na wyrównanie, winno odnośne miejsce służbowe zażądać policyjnego zaświadczenia o stanie majątkowym dłużnika i przedłożyć je D. K. P. z wyszczególnieniem, z czego składa się nadpłacona kwota (jeżeli ewtl. w potrąceniach znajdowały się należności za węgiel, mieszkanie, mundury i t. p.), oraz z wykazem ewtl. zalegających jeszcze innych potrąceń a to celem wytoczenia skargi sądowej. Odnośne sprawy załatwiać będą Wyzd. fachowe, przesyłając je Wydz. Prawnemu.

Z uwagi, że nadpłaconemi zarobkami obciążać się będzie na rach. bież. odnośne miejsca służbowe, przeto winny one czuwać nad uregulowaniem tych pozycji, gdyż za uregulowanie będą odpowiedzialni zawiadowcy miejsc służbowych.

W zestawieniach list zarobkowych obowiązane są Oddziały, Warszt. gł. a następnie Wydziały, podawać objaśnienia do rubryki rach. bież. podgr. 26 i to tak w rozchodach jak i potrąceniach.

W rozchodach i w dochodach (potrąceniach) podać należy, które miejsca służbowe, jacy pracownicy i jak wysoką kwotą są obciążeni wzgl. uznani.

Wszystkim pracownikom, wystawiającym i stwierdzającym listy zarobkowe, poleca się ściśle przestrzeganie powyższych przepisów.

Od dnia ogłoszenia niniejszego zarządzenia, nie należy wysyłać do D. K. P. Wydz. Rach. zawiadomień o przepłaceniu zarobków. Dotychczas przepłacone kwoty zarobków, zarachowane na kontach budżetowych, należy wyrównać przez potrącenie na właściwych rozdziałach budżetowych w dotychczasowy sposób.

58. Sprzedawanie materjałów kol.

Do wszystkich Wydziałów D. K. P., Oddziałów Ekspl., Mechan. Drogow., Gł. warsztatów, Gł. Magazynu Zasobów oraz wszystkich Miejsc służbowych.

V/5 R 81 - 93252/26 z dnia 25. 1. 27.
V. II. III. IV. Pr.

W myśl przepisów o nabywaniu i ewidencji materjałów i przedmiotów inwentarjalnych art. 83 rachunkodawcy mogą sprzedawać materjały **jedynie** za upoważnieniem Dyrekcji, z wyjątkiem deputatu węglowego i żużla wgl. w myśl zarządzenia Nr. 129 Dz. Zarz. Nr. 11/26. Wszelką sprzedaż materjałów dla pracowników kolejowych i osób prywatnych jakoteż i mundurów służbowych z wyjątkiem mundurów za opłatą 25%, uskuteczniać należy na podstawie pisemnych wniosków, zatwierdzonych tylko przez Dyrekcję. Wnioski te po zatwierdzeniu przez Dyrekcję, rejestrować będzie dział V/5 w księdze sprzedaży.

Sprzedaż materjałów może być dokonywana na mocy wniosków, przedkładanych przez pracowników wzgl. firmy do Dyrekcji przez przełożone miejsca służbowe. Zezwolenia na sprzedaż należy przedkładać wydz. rach. do rejestracji. Równocześnie znosi się zarządzenie, zezwalające Oddz. drog. wzgl. mech. na zatwierdzanie wniosków o sprzedaż.

Nadmienia się również, że dokumenty sprzedaży na druku M. 20 na wnioski nie notowane przez V/5, wogóle nie będą uznawane w rachunkach zasobowych.

Sprawy Wydziału Handlowo-Taryf.

59. Przesyłki węgla, przeznaczonego dla spółdzielni spożywczych pracowników P. K. P.

Do wszystkich miejsc służbowych.

VI/2 7956/27 z dnia 12. 2. 1927.
I, VII. Pr.

Stosownie do zarządzeń, ogłoszonych Dziennikiem Rozporządzeń z 1923 r. Nr. 51, poz. 698 oraz Dziennikiem Zarządzeń z 1924 r. Nr. 9, poz. 131, można uznać przesyłki artykułów żywnościowych lub innych, koniecznych do codziennego użytku, a sprowadzanych przez stowarzyszenia współdzielcze pracowników kolejowych, których wykaz zawiera okólnik handl.-taryfowy Nr. 116 z 1926 r., za przesyłki gospodarcze z obliczeniem prze-

woźnego według odpowiednich stawek taryfy normalnej z 50 procentową zniżką.

Ponieważ do artykułów koniecznego codziennego użytku należy bezspornie węgiel kamienny, przeto wszystkie zalegalizowane spółdzielnie spożywcze mają możność sprowadzać ten artykuł dla swych członków na zasadach ulgowych.

Utrudniona kontrola umożliwia jednak na tem tle nadużycia, polegające na tem, że węgiel przeznaczony dla pracowników i sprowadzany bez ścisłych ograniczeń, z łatwością może przedostawać się w postronne ręce, wyrządzając tem krzywdę kolei i wywołując słuszne protesty sfer handlujących, opłacających za przewóz węgla normalną taryfę.

Z tego powodu i biorąc pod uwagę, że pracownicy kolejowi mają możność zaopatrywania się w węgiel deputatowy, Ministerstwo Komunikacji rozp. z dnia 27. 1. 1927 r. Nr. III — 290/27 wyłączyło węgiel z artykułów pierwszej potrzeby, korzystających na zasadzie cytowanych powyżej zarządzeń z ulg pozataryfowych.

Ostateczny termin stosowania ulgi taryfowej dla węgla, adresowanego na imię spółdzielni, oznacza się do dnia 1 lutego r. b.

W związku z powyższem, poleca się przy zarządzeniach, zacytowanych na wstępie, poczynić odręcznie odpowiednie adnotacje z powołaniem się na zarządzenie niniejsze.

Wiadomości.

Uznanie.

Z okazji ukończenia 35 lat nieprzerwanej pracy w służbie zarządu kol. i przeniesienia w stan spoczynku, wyrażono emerytowanemu zwrotniczemu I. kl. Wojciechowi Sikorze z Łąkocin imieniem D. K. P. w Poznaniu szczere uznanie i podziękowanie za nienaganne, sumienne i owocne spełnianie obowiązków służbowych.

Remuneracja.

Za wykrycie sprawców kradzieży mienia kolejowego przyznała D. K. P. Walentemu Błaszkowiakowi, stróżowi kol. z Gł. warszt. I kl. w Poznaniu, remuneracji.

Za wzorowe utrzymanie czystości i porządku na parowozie, udzieliło D. K. P. następującym pracownikom remuneracji:

Majtas, masz. II kl. parowoz. Poznań,
Stefanow, masz. II kl. parowoz. Poznań,
Woliński, pom. masz. II kl. parowoz. Poznań,
Handke, pom. masz. I kl. parowoz. Poznań.

Konkurs.

na stanowisko Naczelnika Wydziału Prawnego w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja prawnicze, V lub VI grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka prawnicza wogóle a w kolejnictwie w szczególności.

Termin składania podań do 10 marca 1927 r.

Uwaga. Podania o wyżej wymienioną posadę należy przesyłać do D. K. P. IV A 1.

Zmiana nazwiska.

Na mocy uchwały Sądu Powiatowego w Środzie, zmienia się dotychczasowe nazwisko malarza Franciszka Skrzypczaka z Gł. Warsztatów Poznań na właściwe nazwisko „Skrzypiński".

Zagubienie wykazów peronowych.

D. K. P. unieważnia zagubione wykazy peronowe:

Nr. 7299 wystawiony na nazwisko Vogt Józef, czyściciel wagonów;

Nr. 7848 wystawiony na nazwisko Nawrot Józef, robotnik.

W razie odnalezienia wykazy unieważnić.

Zagubienie brunatnego wykazu tranzytowego.

Zagubiono wykaz tranzytowy koloru brunatnego nr. 9061, wystawiony przez stacje Leszno na nazwisko Sobieraj Jan, kond. II. kl.

W razie odnalezienia. lub napotkania osoby, posiadającej wykaz, należy odebrać i stwierdzić tożsamość osoby.

† Zgony

Pawłowski Józef, emer. zwrotniczy, zmarł dnia 18. 1. 27.

Sprostowanie.

W Dzien. Zarządz. nr. 33/26 na stronie 274, rozdział 3 C, otrzymuje następujące brzmienie:

na hamulcowych w grupie XIII, szczeblu a:

Wiland Jan

w szczeblu b:

Szymczak Władysław
Wojciechowski Stanisław
Cielaszyk Cezary
Krolczyk Andrzej
Nijak Stanisław

w szczeblu c:

Grafka Franciszek

na stronie 275 w Rozdz. 4 B

Łabędzki Władysław zamiast parow „Leszno", powinno być **ekspoz. parow. Wolsztyn.**

W Dzien. Zarządz. nr. 1/27 na stronie Głowacka Emilja zamiast „Wydz. V." powinno być **Wydz. I.,** oraz na stronie 6 zamiast „Stasiński" Jan, powinno być **Ptasiński Jan.**

W Dzien. Zarządz. nr. 4/27 na stronie 33 w rubryce wynik egzaminu w wierszu 8 od dołu zamiast „30. 12. 26", powinno być **29. 12. 26;** na stronie 34 data egzaminu Mularczyka Antoniego zamiast „11. 12. 21", powinno być **7. 12. 27.**

Powyższe poprawki należy odręcznie przeprowadzić.

Zarządzenia osobiste D. K. P.

Odwołanie awansu.

W Dzienniku Zarządzeń nr. 1/26 z dnia 18. 1. 27 r. w ustępie Rozdział 3 A, ogłoszono mylnie awans asystenta Konstantego Sokołowskiego ze stacji Skalmierzyce, który to awans niniejszem się odwołuje.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych:

Inż. Ruciński.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. Poznań, św. Marcin 37.